

MENSCH EN MAATSCHAPPIJ

TWEEMAANDELIJKSCH TIJDSCHRIFT



OVERDRUK
14e JAARGANG
No. 4

N.V. DRUKKERIJ „'T KOGGESCHIP"
NIEUWE ACHTERGRACHT 102-104 — AMSTERDAM-C.

1950

Mensch en Maatschappij
Overdruk
14 jaargang no 4.

DE EERSTE ELECTRISCHE TRAM IN NEDERLAND

(Bijdrage tot de kennis van de opkomst van Zandvoort als badplaats)

DOOR

C. D. SCHEER

en

G. A. VAN DIEREN Ezn.

In het „Verslag van den toestand der provincie Noord-Holland over het jaar 1882" stuit men onder het hoofd: „Electrische spoorweg te Zandvoort", op de volgende mededeeling: „Van het spoorweg-station te Zandvoort naar het Park Kostverloren aldaar, werd door een daartoe gevormde maatschappij een electrische spoorweg aangelegd ter lengte van 1240 M., met spoorwijdte van 1 M. De grootste voorkomende helling is van 100 op 1, over een lengte van pl.m. 600 M. De electrische stroom wordt geleverd door eene dynamo-electrische machine van Siemens en Halske, gedreven door een stoommachine van 15 P.K. De electro-magnetische moteur in den wagen wordt door de rails met de hoofdmachine in verbinding gebracht. De exploitatie had plaats gedurende het badseizoen, van 9 Juni tot 1 October." Dit bericht betrof den eersten electrischen spoorweg in ons land.

12 Mei 1881 dient men als den geboortedag van de electrische tram te beschouwen, want toen reed voor het eerst een trammetje met electrische motor in een geregelden dienst te Lichterfelde bij Berlijn. Dit was twee jaren nadat Werner Siemens de eerste electrische tractie op de nijverheidstentoonstelling te Berlijn in het openbaar demonstreerde. Toen trok een lokomotiefje met 3 P.K. motor drie wagentjes voort, waarop 18 personen plaats konden vinden, met matige snelheid over een baan van ongeveer 300 M. Reeds in 1867 had Siemens de dynamo-electrische machine uitgevonden.

Wij zullen eerst trachten een schildering te geven van het milieu, waarin de N.V. „Electrische Tramweg Maatschappij Zandvoort" geboren werd en dienen dan te beginnen met het putten uit een kroniek van 1514. Deze meldt ons aangaande Zandvoort, dat de ingezetenen

„hun generen mit visschen ter zee; ende reeden ter zee 10 pincken ende 2 harincschepen, die tot Haarlem thuys behoeren, ende hadden over 10 of 12 jaeren 14 pincken ende 12 harincschepen; ende hebben binnen Santvoert geen land dan twee crochten die groot zijn omtrent 3 mergen, die verstuven van den duynen, die twee persoenen binnen den dorpen toebehoeren ende noch een crocht, die de kercke toebehoert, groot omtrent één mergen; daervan een mergen lants geestimeert es up 50 Rh.gl., te coope ende 33 St. te huyre".

Ook omstreeks 1880 kon men zeggen, dat 't meerendeel der bevolking zich nog „geneerde" met visscherij en vischhandel. De waarde van de jaarlijksche vischvangst bedroeg 60 à 70 duizend gulden. De visch werd vóór het tot stand komen van den spoorweg Haarlem—Zandvoort door ongeveer 300 „vischloopers" naar Haarlem gebracht. Meer dan de helft volbracht de dagelijksche tocht per kar met paard of ezel of wel te voet langs het visscherspad door de duinen. Ook de schelpvisscherij verschafte velen Zandvoorters werk en brood. In 1880 werd een hoeveelheid van ruim 10.000 H.L. schelpen gevischt. Dagelijks vervoerde men ongeveer 16.000 K.G. schelpen per kar naar de Leidsche Vaart. De vracht bedroeg ± *f* 2.50 per 1000 K.G. Toch waren er ook velen, die zich met den landbouw bezig konden houden en jaarlijks nam de oppervlakte duingrond, die door hen met aardappelen en groenten werd bebouwd, beteekenend toe. Uit het verslag omtrent den toestand van den landbouw in de gemeente Zandvoort over het jaar 1875 blijkt, dat toen 76 H.A. met aardappelen waren beplant, die tezamen ± 3.040 H.L. opbrachten. Doch hiernaast is de omstandigheid, dat Zandvoort een badplaats is geworden, van grooten invloed geweest op haar uitbreiding en haar bloei.

Wat dit punt betreft dienen wij, om een indruk te krijgen van de opkomst van Zandvoort als badplaats, terug te gaan tot het jaar 1824. In dat jaar werd in Haarlem door eenige ingezetenen een commissie in het leven geroepen om het dorp Zandvoort uit zijn ellende op te heffen. De commissie besloot tot oprichting van een badhuis en tot het bestraten met klinkers van de Zandvoortsche laan, van Berkenroede af tot aan de zee. Leden waren o.m. Mr. D. J. van Lennep, P. van Lennep en M. M. Barnaart. Het meerendeel der buitenplaatsbewoners rond den Heerenweg nam deel in deze onderneming, zoodat een kapitaal van *f* 150.000 kon worden bijeengebracht om werk te geven aan een deel der armste inwoners van Zandvoort. Dit zou de kiem worden voor een welvaart, die het gelukkigste resultaat voor de toekomst beloofde. Het Groote Badhuis kwam in 1826 tot stand. Vóór 1880 kunnen wij nog noemen den bouw van het Kleine Badhuis van den heer Driehuizen.

Hotel Kaufmann, het Badhuis voor Minvermogenden en het ten Zuiden daarvan gebouwde Pensionaat van Mej. Wolterbeek.

Toen er nog geen directe verbinding met Zandvoort bestond, liet de H.IJ.S.M. gedurende het badseizoen dagelijks eenige treinen stoppen op het traject Haarlem—Leiden en wel aan de Zandvoortsche laan, waar een eenvoudige halte werd geopend. Hier stonden de omnibussen van Driehuizen, het Groote Badhuis en Van den Berg gereed. De met paarden bespannen omnibussen van het Groote Badhuis bevatten drie klassen. Een retourbiljet kostte resp. *f* 0.95, *f* 0.85 en *f* 0.65. Ook reden omnibussen van het stationsplein te Haarlem, die de badgasten in een kleine anderhalf uur naar Zandvoorts strand brachten. Doch de reisgelegenheden om zich van Amsterdam of elders, zelfs van Haarlem, dat toch het dichtst in de buurt ligt, naar Zandvoort te verplaatsen waren te ondoelmatig en te ongeriefelijk en kostten buitendien te veel tijd en te veel geld, om op een eenigszins talrijk bezoek, vooral van dagelijksche gasten, te kunnen rekenen. De aanleg van een spoorweg naar Zandvoort, aansluitende op de lijnen der H.IJ.S.M., zou aan dezen noodtoestand een einde kunnen maken. Reeds waren verscheidene vereenigingen opgericht, conferenties gehouden en leeningen uitgeschreven om tot oprichting te geraken, maar de plannen bleven steeds onuitgevoerd; 't noodige kapitaal kon niet bijeengebracht worden en de eigenaren van den grond, waarover de lijn zou komen te loopen, waren niet bereid, de rust van hun geliefkoosd jachtveld, te laten verstoren door een rook en stoom uitbrakend monster.

Van al die plannen noemen wij in de eerste plaats dat van Mr. J. P. Amersfoordt, burgemeester van Haarlemmermeer, die reeds op zoo menig terrein van het economisch leven uit dien tijd zoo'n belangrijke rol heeft gespeeld. Hij was het, die reeds in 1864 een vereeniging oprichtte om den polder uit zijn isolement te verlossen, opdat de gemeente „hare personen en hare goederen in aanraking zou kunnen brengen met de hoofdplaatsen van beschaving, handel en verkeer." Commissaris was o.m. A. van Lennep, lid van de commissie voor het badhuis te Zandvoort; immers het ontwerp bevatte naast een lijn van Amsterdam over Kruisdorp naar Leiden ook een rechtstreeksche verbinding van Zandvoort met Utrecht, via Kruisdorp en Breukelen.

Burgemeester Amersfoordt zocht een zeehaven voor zijn gemeente. In Zandvoort zou een eenvoudige aanlegplaats voor stoombooten en kleine vaartuigen goede diensten kunnen bewijzen. In den winter van 1863—64 bleek het te Scheveningen hoe bij besloten water een verscheping van goederen en vee aan den Hollandschen duinkant ontstond zoodra de vaart op de rivieren gestremd was. De visch en de schelpen

van Zandvoort waren zeer geschikt om per spoorweg naar de groote steden te worden vervoerd en de aanzienlijke hoeveelheden steenkool, die jaarlijks door de stoomgemalen van den Haarlemmermeerpolder werden gebruikt konden rechtstreeks uit Engeland worden ontboden, om ontscheept te worden aan de aanlegplaats te Zandvoort. De spoor kon dan het verdere vervoer verzorgen. Het geheele achterland kreeg dan de gelegenheid zijn voortbrengselen naar de Engelsche wereldmarkt te zenden, zonder het oponthoud altijd verbonden aan het verblijf in een groote stad en mocht het te graven kanaal door Holland op zijn smalst des winters toevriezen, tegelijk met den mond der haven, dan zou de aanlegplaats te Zandvoort nog altijd bruikbaar zijn, even goed als de reede te Vlissingen. Maar niet alleen voor den handel zou de lijn van belang zijn, „maar ook den bewoner der hoofdstad gemakkelijk het dagelijksche genot kunnen verschaffen van een verfrisschend zeebad, met de versche lucht op de duinen en het liefelijke landschap van den Aerdenhout, waarnaar hij, die thans week aan week de heete zomerdagen moet doorbrengen op benauwde kantoren of in andere bedompte lokalen, zoo dikwijls reikhalzend, maar te vergeefs, moet verlangen, om de lange reis of de groote kosten". De aanlegplaats kon dan tevens als wandelpier voor de badgasten dienen. De Amsterdamsche koopman zou dus gemakkelijk, na kantoortijd, te Zandvoort met zijn vrouw en kinderen kunnen eten, en er zijn vrienden ontmoeten, die daar denzelfden dag uit Keulen, Rotterdam of Londen rechtstreeks waren aangekomen.

Volgens Mr. Amersfoordt zou het dorp weldra te klein worden en volgens hem was er geen enkele reden denkbaar, waarom Zandvoort in dit opzicht bij Scheveningen zoude behoeven achter te staan. Op de aanvragen tot concessie heeft de vereeniging nimmer eenig antwoord van de regeering ontvangen, tengevolge waarvan de vereeniging is ontbonden! [1])

Den 27en Augustus 1879 verleende de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, de door de heeren E. J. J. Kuinders, C. Smit en de firma Vermeer & Co. in het jaar daarvoor aangevraagde concessie, maar de aanvragers konden haar niet uitvoeren.

Hiernaast waren er nog andere plannen. De Engelsche firma M. & N. Hesse & Co. vroeg toestemming tot het bouwen van een wandelpier. Van officieele zijde kwamen er bezwaren. De uitoefening van de visscherij zou er door belemmerd worden en ook het verkeer langs het

[1]) Niet eerder dan 19 October 1906 hechtte de Tweede Kamer haar goedkeuring aan een ontwerp van spoorwegaanleg door de Haarlemmermeer en toen was het economisch gezien te laat.

strand. Een zelfde aanvrage diende de heer C. Muysken te Amsterdam in. Den 10en Juli 1882 kreeg Hesse, onder zekere voorwaarden, de concessie. Van bouwen kwam echter niets.

Maar komen wij op de spoorwegplannen terug. Wij zien dan dat, wat men met een beroep op de algemeene deelneming te vergeefs had beproefd, door den ondernemingsgeest van den enkele toch tot stand kwam. Voor Mr. F. Wertheim, notaris te Amsterdam, passeerde in 1880 een acte, waarin wij lezen dat de heeren Gustav Eltzbacher c.s., koopman te Amsterdam en E. J. J. Kuinders verklaren op het ontwerp, waaraan de Koninklijke bewilliging bij besluit van 20 November 1880, No. 20, is verleend, een naamlooze vennootschap van koophandel op te richten onder benaming van „Haarlem—Zandvoort Spoorwegmaatschappij". De aan de heeren Kuinders en Smit en de firma Vermeer & Co. verleende concessie was bij ministerieele beschikking van 21 Jan. 1880 No. 40 beschouwd als te zijn verleend aan den heer Kuinders. Hij bracht deze concessie met al de rechten en verplichtingen daaraan verbonden, zonder eenig voorbehoud (doch onder zekere voorwaarden) in de vennootschap.

Kuinders, de concessiehouder, kennen wij reeds. Maar van meer belang voor de opkomst van Zandvoort als badplaats zijn de gebroeders Julius en Gustav Eltzbacher. De heer Driehuizen deelde ons mede, dat het Duitschers waren, die een geheel nieuw Zandvoort wilden opbouwen. Zij stichtten het Grand Hotel, de Passage en het Kurhaus. Het schijnt, dat de Eltzbachers eigenaren waren van in Duitschland gevestigde mijnen en ijzergieterijen. Omstreeks 1880 krijgen zij een strook gronds ten Noorden van het dorp in eigendom, die zij onderbrengen in de bouwgrondonderneming Zandvoort, welke tot doel had, terreinen ter bebouwing geschikt te maken, er wegen en straten op aan te leggen, gebouwen te plaatsen of als bouwterrein te verkoopen.

In het dorp Zandvoort zelf was niets te beginnen. De grondeigenaren stonden perceelen in erfpacht af en wie een beetje geld had, bouwde zijn huis of schuur, daar waar het hem goeddacht. Hieruit is de onregelmatige bouw van de oude kom van de gemeente Zandvoort te verklaren.

De Eltzbachers zetten flinken spoed achter het werk, want 10 Dec. 1880, in het midden van den barren winter, begon de aannemer W. J. Schram uit Amsterdam met de uitvoering van de door ingenieur Kuinders gemaakte plannen en reeds 7 Mei 1881 spoorde men tot het doen van proefritten van het station Bolwerk-Haarlem (waarin de kantoren van de maatschappij gevestigd waren) naar het station Over-

veen en van daar langs het Kolkje en Kraantje Lek naar het station Bad-Zandvoort. De aansluitingswerken te Haarlem met de lijnen der H.IJ.S.M. kwamen eerst in 1884 gereed. Het plan, dat de Eltzbachers zich voorstelden, n.l. het armoedige visschersdorpje Zandvoort te verheffen tot badplaats van de ingezetenen der hoofdstad, vond hierin zijn bekroning. Van 1884 af kon ook de wekelijksche dienst van de Bazel-expresse tot Zandvoort doorgetrokken worden. Wilde een Amsterdammer des zomers zeelucht inademen, dan kon hij daartoe in een groot half uur geraken, terwijl een bewoner van Londen, om naar Brighton te komen, anderhalf uur moest sporen; een Parijzenaar had naar Trouville 4 â 5 uur noodig; terwijl Weenen en Berlijn, zonder nog langere reis, geheel en al van dit genot verstoken waren.

Voorloopig diende te Zandvoort een houten gebouw, dat vroeger voor studentenfeesten te Leiden gebruikt was, tot station. Bij het verlaten van dit station moest men eerst een trap bestijgen en dan stond men voor de passage.

Ten Zuiden van het station lag het rangeerterrein. Een zijlijntje voerde naar een schelpenstortplaats. De aanleg van den spoorweg heeft verband gehad met de exploitatie van bouwterreinen langs de Noordzee, nabij en ten Noorden der gemeente Zandvoort. Allan schrijft in 1881, dat „het doel van die tweeledige exploitatie was, in de nabijheid van twee voorname steden eene met het internationaal spoorwegverkeer rechtstreeks in verbinding gebrachte badplaats te stichten, die, omringd door een smaakvol aangelegd en met schoone villa's bebouwd park, wat ligging en comfort betreft, in de onmiddellijke nabijheid der aan natuurschoon zoo rijke duinstreek, vrij zeker een der schoonste en beste badplaatsen aan de Noordzee zal wezen. De beide maatschappijen moeten elkander de hand reiken, elkander voeden. Trekt Bad-Zandvoort zijne badgasten, dan vervoert de Spoorweg Haarlem—Zandvoort zijne passagiers en goederen." [2]) De spoorweg was ook aangelegd en ingericht tot het vervoer van vrachtgoederen als b.v. bloembollen en andere veldgewassen, meststoffen, visch, schelpen, hout, bouwmaterialen, en wat er zoo al meer van dien aard genoemd mag worden. Vóór het tot stand komen van den spoorweg schatte Allan, dat er gedurende het badseizoen gemiddeld 2000 badgasten verbleven, terwijl er jaarlijks 13 à 14.000 bezoekers kwamen. Op Zon- en feestdagen plachten de omnibussen zooveel passagiers te vervoeren, dat er letterlijk om plaats werd gevochten. Bij den grootschen opzet van den spoorweg moeten de concessionarissen op een sterke toename van het bezoek aan de bad-

---

[2]) Blz. 19.

plaats gerekend hebben. Dat dit het geval is geweest blijkt uit onderstaande tabel, samengesteld uit gegevens, die de Oprechte Haarlemmer Courant van 1882 ons verschafte:

	Mei	Juni	Juli	Augustus	September
Reizigers	30.435	34.657	56.037	51.185	29.154
Opbrengst	f 8.658.80	10.209.19	16.548.23⁵	15.803.86⁵	8.848.42⁵
per dag/ per K.M.	f 32.86	40.13⁵	62.80	58.72	34.70

In het badseizoen van 1882 vervoerde de spoorweg dus 201.468 personen. Indien wij aannemen, dat het grootste deel der bezoekers een heen- en terugreis naar Zandvoort maakte, dan vervoerde alleen de trein dat jaar reeds ongeveer 100.000 badgasten.

Toen de Eltzbachers er in geslaagd waren om in enkele jaren het visschersdorpje op te werken tot een internationale badplaats, kwamen er ook anderen, die hun vermogen in dezelfde richting durfden aanwenden. Op 1 km afstand van het strand lag een kleine boerderij, Kostverloren genaamd, eigendom van Dr. C. Smit, geneesheer-directeur van het in 1871 in gebruik genomen „Badhuis voor Minvermogenden". In 1881 vatte men het plan op om deze gronden te herscheppen in een wandelpark ten gerieve van de badgasten. De eigenaren van den omliggenden duingrond, de heeren Schram en Kampers, besloten de hun toebehoorende 16 ha voor den bouw van villa's geschikt te maken. In verband met dien aanleg werd een nieuwe straatweg geprojecteerd, die de gemeente als met een gordel zou omgeven. Langs dien weg wilde men eerst een stoomtramdienst organiseeren om bezoekers en badgasten in de gelegenheid te stellen een rit door de duinen om Zandvoort te maken. Dit laatste plan kwam gedeeltelijk, maar dan in gewijzigden vorm, tot uitvoering, mede dank zij de gunstige stemming der geldwereld. Zoo schrijft H. Boers: „Men heeft wel eens beweerd, dat het moeite kost om ons, Nederlanders, uit onze kalme stemming te brengen. Wij worden niet gemakkelijk enthousiasten, maar als wij het eenmaal zijn, dan is er ook geen houden meer aan. De geschiedenis van de ontwikkeling onzer Tramwegen heeft dit geleerd. In de eerste helft van het jaar 1881 werd „de beurs" enthousiast en elke geldleening slaagde, als zij slechts diende om een tramweg-maatschappij op te richten of een bestaande tramwegonderneming uit te breiden. Zelfs vonden de aandeelen boven pari plaatsing en werden met agio verhandeld". Op den 10en Mei 1883 compareerden voor Mr. F. Wertheim, notaris te Amsterdam, de heeren Blancken, de Bordes, Kuinders.

Mesritz, Schmitz en L. B. Wertheim, die verklaarden bij acte, op het ontwerp waarvan de Koninklijke bewilliging bij besluiten van den 10en Februari 1882 No. 23, en den 8en Maart 1882 No. 42 was verleend, op te richten een Naamlooze Vennootschap, onder benaming van: Electrische Tramweg Maatschappij Zandvoort. Uit de bepalingen blijkt o.m., dat de N.V. gevestigd was te Amsterdam en het doel had, het tot stand brengen en exploiteeren van een electrische tram, ter verbinding der passage te Zandvoort met het terrein „Kostverloren".

In het kapitaal der N.V., bepaald op *f* 75.000.—, werd deelgenomen door de oprichters Blancken: 30 aand., de Bordes: 10 aand., Kuinders: 10 aand., Mesritz: 330 aand., Schmitz: 10 aand. en L. B. Wertheim: 210 aand. De overblijvende 150 aandeelen moesten binnen drie jaar na oprichting geplaatst zijn.

Reeds 9 Juni 1882 kon de dienst geopend worden. In een advertentie in de O.H.C. van dien dag lezen wij, dat de vrachtprijs *f* 0.12[5] bedroeg. Evenwel waren „abonnementskaartjes" verkrijgbaar te Zandvoort bij den heer Lazare, Passage en in den Bazar aan de Kerkstraat, alsmede te Amsterdam bij de heeren Ellerman Harms en Co., Rokin, bij hoeveelheden van minstens 25 stuks à 10 cent per stuk.

De trambaan liep van de trap naar de passage af in Zuidelijke richting. Over de schelpenstortplaats werd een brug met twee kleppen gebouwd. Ongeveer 40 Meter voorbij de tegenwoordige Kostverlorenstraat boog de lijn naar het Oosten en eindigde bij de villa van den heer Tatz. Hier stond het gebouwtje, waarin de stoommachine en de dynamo waren ondergebracht.

Over de opening van de lijn deelde een verslaggever van de O.H.C. o.m. het volgende mede: „Zij die heden (Donderdag)morgen het voorregt hadden, de feestelijke opening van de electrische tram (aldaar) bij te wonen, hebben zich kunnen overtuigen, dat men ook gedurende dezen winter niet stilgezeten heeft. De belangrijkste verbetering, die de badplaats ondergaan heeft, is ongetwijfeld door de toevoeging van het op een half uur gaans vandaar gelegen lommerrijk duinplekje genaamd „Kostverloren" sinds heden met het kurhaus en de station van den spoorweg verbonden door middel van een electrischen tramweg. Te 12 uur werden de genoodigden tot de openingsplechtigheid in de spoorwegstation te Zandvoort door den heer L. Wertheim, president-commissaris der Tramweg Maatschappij, verwelkomd, en verzocht hij hun, plaats te nemen in den gereedstaanden tramwagen, welke hen in een tweetal togten van 5 minuten naar het met vlaggen getooide Kostverloren overbragt, alwaar hun, behalve de feestmuziek, ook in het nieuw gebouwde Café Restaurant een keurig dejeuner wachtte. Het behoeft

nauwelijks vermelding, dat daarbij de gelegenheid niet ongemerkt werd gelaten, om in verschillende toasten welverdiende hulde te brengen aan allen, die in meerdere of mindere mate, regtstreeks of zijdelings tot het ondernemen en het uitvoeren van het werk hadden bijgedragen. Niet onvermeld werd de omstandigheid gelaten, dat deze tramweg een der allereerste is, waarbij de electriciteit als beweegkracht gebezigd wordt en ongetwijfeld maakt dit dat deze onderneming, niet alleen voor Zandvoort van belang is, maar in veel ruimeren kring de belangstelling wekken zal, welke zij verdient. Met de meeste bereidwilligheid werd door den heer Mijnssen, den vertegenwoordiger der firma Siemens en Halske uit Berlijn, de vervaardigers van de voor den weg benoodigde toestellen, de noodige verklaring gegeven van de wijze, waarop eerst de electrische stroom door een dynamo-electrisch werktuig, bewogen door een roteerende stoommachine van 15 P.K., wordt voortgebragt, hoe deze electrische stroom, voortgeleid langs de rails, en, langs de wielen van het zich daarover voortbewogen rijtuig opklimmende, overgebragt wordt naar een electro-dynamisch beweegwerktuig, dat tusschen de wielen geplaatst, door den stroom in draaiende beweging gebracht wordt, welke beweging op hare beurt door een ketting zonder einde aan de assen van het rijtuig wordt medegedeeld. Bovendien waren de aanwezigen in de gelegenheid om zich bekend te maken met tal van kleine bezwaren, welke zich bij de uitvoering hadden voorgedaan, en de wijze, waarop men die was te boven gekomen, zooals het afbreken der electrische geleiding ter plaatse van een wissel, de voorzorgen, die genomen moesten worden om bij overwegen het gevaar weg te nemen, dat mensch of dier met de beide rails te gelijk in aanraking komende, een deel van de electrische geleiding zoude gaan uitmaken, en zoovele andere moeilijkheden, die zich voordoen, telkens wanneer een nieuw denkbeeld voor het eerst in praktijk gebragt moet worden. Vooral daardoor echter is de opening van den tramweg een gewigtig feit en stemden de aanwezigen bij de plegtigheid, na hulde gebragt te hebben aan den volbragten arbeid van harte in met de wenschen voor den toekomstigen bloei der nieuwe onderneming".

Ook bij de eerste tram in Lichterfelde diende de eene rail tot positieve stroomgeleider en de andere tot negatieve. De houten dwarsliggers gaven voldoende isolatie. Bij overwegen kregen paarden dikwijls een schok en eerst later liet men deze gedeelten stroomloos. Tengevolge van het zwakke magneetveld was de motor ook zwak. De transmissie geschiedde met behulp van kettingen of ......touwen.

Onze tram had geen bijwagen. De passagiers vonden plaats op de beide balkonnetjes en op de twee lange banken in den wagen. Reeds

20 Juni 1882 verschijnt in de O.H.C. een advertentie waarin wij lezen, dat wegens noodzakelijke werkzaamheden aan de tram de voorloopige dienst voor eenige dagen tot nadere aankondiging werd uitgesteld. De dienst kon op 1 Juli daarop volgend weer hervat worden. En wat niet in de krant stond, vertelde ons de oud-wethouder de heer van der Werff. Het kwam n.l. vaak voor, dat de tram, door gebrek aan snelheid op de stroomlooze baanvakken stil bleef staan en dan moesten de passagiers helpen duwen.

Den 23en September 1882 verscheen in de O.H.C. weer een advertentie. Deze luidde: „Ter voldoening aan de wet van 23 April 1880, Stbl. 67, maakt de ondergeteekende bekend, dat de dienst den 1en October 1882 geëindigd zal zijn. De directeur J. C. Graue". En van dien datum af blijven de kranten en archieven zwijgen over de met zoo goede verwachting begonnen eerste electrische tram in Nederland, behalve dan dat wij lezen, dat op den 10en Juli 1884 voor Mr. J. F. Wertheim, notaris, resideerende te Amsterdam, compareerden de heeren Kuinders en L. B. Wertheim, die o.m. te kennen gaven, dat de aandeelhouders van de Electrische Tramwegmaatschappij Zandvoort den 27en Juni 1884 hadden besloten den naam te veranderen in „Tramwegmaatschappij Zandvoort". Het kapitaal van deze paardentram (sic!) — de electro-dynamische motor werd vervangen door het toen nog meer bedrijfszekere paard — werd bepaald op ƒ 30.000.—, verdeeld in 750 aandeelen van ƒ 40.—. Het tracée werd geheel gewijzigd. Het beginpunt bleef bij het station van de Haarlem—Zandvoort spoorweg, het eindpunt lag aan den Hoogeweg bij het Groot Badhuis. De dienstregeling moest wederom zóó worden ingericht, dat zij, zoo mogelijk, aansluiting gaf op alle aankomende en vertrekkende treinen.

De tramwegmaatschappij heeft het tot 1894 uitgehouden. Den 27en April van dat jaar verklaarden de likwidateurs, behoudens de toestemming der betrokken bestuurders, wegbeheerders en eigenaars, aan de Buffet Maatschappij „E Pluribus Unum" te hebben overgedragen alle concessies en vergunningen voor bedoelden tramweg.

Hoe is echter de plotselinge uitbreiding van Zandvoort eerst rond het jaar 1830 en later omstreeks 1882 te verklaren? Wij zullen eerst moeten zoeken in de richting van het persoonlijke element. Het bestraten van de Zandvoortsche laan is voornamelijk te danken geweest aan het initiatief van den dichter D. J. van Lennep, evenals de „Zeestraat", die Scheveningen met Den Haag verbond tot stand kwam door de werkzaamheid van den dichter Huygens. En wat Sarphati deed voor Amsterdam, deden de Eltzbachers voor Zandvoort. Maar

ook moeten wij zoeken naar de nawerking van de toch vruchtbare gedachten van het Saint-Simonisme en het Credit Mobilier, dat werkte naar het beginsel „E pluribus unum", „Uit velen één". De rechtsvorm der Zandvoortsche ondernemingen was steeds de naamlooze vennootschap. De objecten, die te Zandvoort tot stand kwamen, waren gelijk aan die, welke het Credit Mobilier overal te voorschijn tooverde: spoorwegen, hotels, passages.

Van de electrische tramwegmaatschappij kunnen wij dit zeggen. De oprichters hebben de electriciteit als voortbewegingsmiddel reeds toegepast, voordat de deugdelijkheid van dit middel bewezen was. Toch zullen de ervaringen, die met de eerste electrische tram in Nederland zijn gedaan, hun nut hebben gehad. Zij moeten hebben medegeholpen aan de vervolmaking van de hedendaagsche electrische tractie. Doch dit is nooit het doel van de vennootschap geweest. Het door haar beoogde doel; continueel winstmaken, is niet bereikt. Maar in de ontwikkelingsketen der maatschappelijke voortbrenging is zelfs de noodwendige ondergang van de tramwegmaatschappij Zandvoort een onmisbare schakel geweest.

Zoo mogen bovenstaande regelen aantoonen, dat de N.V., die op 16 Juli 1898 te Haarlem werd opgericht, ten onrechte den naam „*Eerste* Nederlandsche Electrische Tramwegmaatschappij" voerde, en tevens een kleine bijdrage vormen tot de kennis der geschiedenis van het Credit Mobilier.

BRONNEN.

F. Allan. Bad-Zandvoort. Haarlem 1881.
Mr. J. P. Amersfoordt. Ontwerp voor Spoorwegen door Haarlemmermeer. A'dam 1864.
H. Boers. De tramwegen in Nederland. R'dam 1884.

5 12 04 Nieuwe Achtergracht 104
5 12 05

M.

Gaarne vestigen wij Uw aandacht op het tijdschrift „Mensch en Maatschappij", dat zich steeds in een groote belangstelling mag verheugen, zoowel van wetenschappelijke werkers, als van hen, die een algemeene belangstelling hebben voor de vakken, waaraan M. en M. is gewijd.

Die belangstelling is zeer verklaarbaar. De nog steeds voortgaande differentieering heeft ook op wetenschappelijk terrein een arbeidsverdeeling veroorzaakt, die, hoe vruchtdragend ook, het den onderzoeker steeds moeilijker maakt den blik te slaan buiten het terrein van eigen onderzoek. Die arbeidsverdeeling heeft geleid tot afbakening in bepaalde studievelden, maar de problemen noch ook onze belangstelling storen zich aan de toch steeds willekeurige grenzen daarvan. De vakken van wetenschap nu, welke in ons tijdschrift een plaats vinden, vormen in hun veelheid een zekere eenheid. Hierin ligt het voordeel van deze samenvoeging. Want juist bij die vakken van wetenschap, welke den mensch en de maatschappij tot studieobject hebben, kan de vruchtbaarheid van eigen arbeid in sterke mate worden verhoogd door kennis te nemen van dien van anderen, werkende op de nevengebieden.

De Redactie streeft er naar, den inhoud van het tijdschrift zoo veelzijdig te doen zijn als de titel belooft en voorts, dat de artikelen, hoewel steeds van wetenschappelijken aard, ook geschikt zijn, belangstelling te wekken buiten den eigenlijken vakkring.

Het tijdschrift bevat, behalve artikelen, ook boekbesprekingen, benevens een rubriek „Varia", waarin het wetenschappelijk nieuws wordt opgenomen. Het is voorts officieel orgaan van het Nederlandsche Nationaal Bureau voor Anthropologie, terwijl ook belangrijke en lezenswaardige „Verhandelingen" der Nederlandsche Sociologische Vereeniging in ons tijdschrift worden geplaatst.

„Mensch en Maatschappij" verschijnt om de twee maanden; de abonnementsprijs bedraagt slechts *f* 10.— per jaar.

Mocht het streven der Redactie Uw belangstelling wekken, zoo noodigen wij U uit, van deze belangstelling daadwerkelijk te doen blijken, door U op M. en M. te abonneeren.

De Administratie,
N.V. DRUKKERIJ „'T KOGGESCHIP".